



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 45]

नई दिल्ली, सोमवार, मई 1, 2000/वैशाख 11, 1922

No. 45]

NEW DELHI, MONDAY, MAY 1, 2000/VAISAKHA 11, 1922

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 1 मई, 2000

सं. टीएएमपी/15/99-विविध.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार खाली कंटेनरों के आयात पर पत्तन प्रभार बढ़ाने के लिए भारतीय मालवाहक कंटेनर विनिर्माता संघ द्वारा किए गए आवेदन पत्र का निपटान करता है।

अनुसूची

मामला सं. टीएएमपी/15/99-विविध

भारतीय मालवाहक कंटेनर विनिर्माता संघ (आईएफसीएमए)

आवेदक

आदेश

(अप्रैल, 2000 के 10वें दिन को पारित किया गया)

यह मामला नवनिर्मित देशीय कंटेनरों के कम ऑफ-टेक के विरुद्ध भारतीय मालवाहक कंटेनर विनिर्माता संघ (आईएफसीएमए) द्वारा किए गए एक अभ्यावेदन से संबंधित है। यह उल्लेख किया गया है कि देश में खाली कंटेनरों का अत्यधिक आयात हो रहा है, जिसके परिणामस्वरूप न केवल पत्तन सुविधाओं का व्यर्थ उपयोग हो रहा है, बल्कि स्थानीय कंटेनर विनिर्माण उद्योग को भी हानि हो रही है, जहां नव-निर्मित कंटेनरों के कम ऑफ-टेक के कारण क्षमता उपयोग बहुत कम (वर्ष 1998-99 में अनुमानतः केवल 15 प्रतिशत) हो रहा है।

2.1 यह उल्लेख किया गया है कि सिंगापुर और कोलंबो में निकटवर्ती स्थित पत्तनों की तुलना में भारतीय पत्तनों में खाली कंटेनरों पर पत्तन प्रहस्तन प्रभार बहुत कम है, जिससे भारत में खाली कंटेनरों का भंडारण करने से एक अंतः निर्मित प्रोत्साहन प्राप्त होता है।

2.2 इसलिए, आईएफसीएमए ने निकटवर्ती पत्तनों के बराबर पत्तन प्रहस्तन प्रभारों में वृद्धि करने का अनुरोध किया है, जिसके परिणामस्वरूप पत्तनों को न केवल अधिक राजस्व प्राप्त होगा बल्कि पत्तनों में भीड़-भाड़ भी कम होगी और इसके साथ-साथ देशीय उद्योग का विकास होगा।

3. यह प्रस्ताव सभी महापत्तनों को उनकी टिप्पणियों के लिए परिचालित किया गया था। सीओपीटी ने कोई टिप्पणियां प्रस्तुत नहीं की हैं। जबकि शेष 9 में से अधिकतर इस प्रस्ताव के विरुद्ध थे, लेकिन लगता है कि सीएचपीटी इस प्रस्ताव के पक्ष में है। सीएचपीटी ने बाद में स्पष्ट

कर दिया था कि वे आईएफसीएमए के प्रस्ताव का समर्थन नहीं करते, बल्कि भारतीय निर्यातकों, आईएफसीएमए, वाणिज्य मंत्रालय और टीएएमपी के प्रतिनिधियों की एक उच्चस्तरीय समिति के गठन का सुझाव देते हुए केवल कुछ मुद्दों का उल्लेख किया था, ताकि कोई समाधान निकाला जा सके।

4. भूतल परिवहन मंत्रालय से उनके दिनांक 9 सितम्बर, 99 के पत्र सं. पीआर-24021/58/97-पीजी द्वारा भी एक पत्र प्राप्त हुआ था। भूतल परिवहन मंत्रालय ने वाणिज्य मंत्रालय से प्राप्त दिनांक 5 अगस्त, 99 के अ.शा.पत्र की एक प्रति प्रेषित की है। वाणिज्य मंत्रालय ने स्वीकार किया है कि पत्तन प्रभावों में वृद्धि करने से निर्यातों पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ सकता है, परंतु यह भी टिप्पणी की है कि ऐसे आयातों में संलग्न नौवहन कंपनियों के निहित स्वार्थों के कारण ही बड़ी मात्रा में खाली कंटेनर आयात होते हैं। उन्होंने एक उपचारात्मक उपाय के रूप में सुझाव दिया है कि लदे हुए कंटेनरों की तुलना में नए आयातित खाली कंटेनरों पर पत्तन प्रभावों के स्तर में वृद्धि की जाए।

5. तत्पश्चात्, मैसर्स बॉमर लॉरी फ्रेट कंटेनर्स लिमिटेड ने आईएफसीएमए के प्रस्ताव का समर्थन करते हुए एक स्मरण पत्र प्रस्तुत किया है।

6. इस मामले में दिनांक 21 मार्च, 2000 को एक संयुक्त सुनवाई आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई के दौरान निम्नलिखित मुद्दे उठाए गए थे :—

भारतीय मालवाहक कंटेनर विनिर्माता संघ (आईएफसीएमए)

- (i) कंटेनर इसलिए आ रहे थे, क्योंकि पहले यहां उपलब्ध नहीं थे। अब, आईएफसीएमए कुछ कंटेनरों की आपूर्ति कर सकता है।
- (ii) आईएफसीएमए हमारी अर्थव्यवस्था में नए ग्राहक लाया है।
- (iii) पत्तनों में कम दरों के कारण नौवहन कंपनियों द्वारा यहां कंटेनर रखे जाते हैं।
- (iv) नौवहन कंपनियों को, जो वे चाहें लाने का अधिकार है। आईएफसीएमए उस अधिकार को चुनौती नहीं देता है।
- (v) 3,00,000 खाली कंटेनर आ रहे हैं। स्थानीय उद्योग केवल 50,000 की आपूर्ति कर सकते हैं। इसलिए, खाली कंटेनरों का यातायात बंद नहीं होगा।
- (vi) पत्तनों को कोई हानि नहीं होगी। उन्हें लाभ ही होगा।
- (vii) आने वाले कंटेनरों में 30 प्रतिशत खाली होते हैं।
- (viii) खाली कंटेनरों में कमी करने से पत्तन उपस्करों के लाभप्रद उपयोग में वृद्धि होगी।
- (ix) सभी कंटेनर विनिर्माता निर्यातोन्मुखी इकाइयां (ईओयू) हैं और वे जो कुछ विनिर्माण करते हैं, उसे विदेशी नौवहन कंपनियों अथवा पट्टे पर कंटेनर देने वाली कंपनियों को बेच देते हैं। खाली कंटेनरों के पुनः स्थापन की समस्या में आईएफसीएमए का कोई संबंध नहीं है। नौवहन कंपनियां पूरी तरह स्वेच्छा से इस संबंध में कुछ भी कार्रवाई कर सकती हैं।
- (x) अर्थव्यवस्था में मंदी के कारण खाली कंटेनरों के आयात में गिरावट आ रही है और यह गिरावट उनके कंटेनरों के अधिक उठान (ऑफ-टेक) के कारण नहीं है।
- (xi) कंटेनरों के विनिर्माण की स्थापित क्षमता 1,05,000 टीईयू है। तथापि, कार्यरत इकाइयों के मामले में यह केवल 60,000 टीईयू प्रतिवर्ष है।
- (xii) कंटेनरों की कुल आवक 3,00,000 टीईयू है। यदि 10 प्रतिशत सीमित हो जाता है, तब भी स्थानीय उद्योग को लाभ होता।
- (xiii) उच्चतर प्रशुल्क के कारण पत्तनों को लाभ होगा। राजस्व में वृद्धि होगी।
- (xiv) भीड़-भीड़ कम हो जाएगी। पत्तन उपस्करों का अधिक लाभप्रद तरीके से उपयोग हो सकेगा। वापसी (आवागमन) का समय भी कम हो जाएगा। यातायात उत्पादन में वृद्धि होगी।

बॉमर लॉरी फ्रेट कंटेनर्स लिमिटेड

- (i) खाली कंटेनरों को हतोत्साहित करने से पत्तनों में भीड़-भाड़ कम होगी।
- (ii) उच्चतर प्रशुल्क होने के कारण पत्तनों को भी लाभ होगा।
- (iii) डंपिंग-रोधी कानून भी लागू नहीं होंगे, क्योंकि खाली कंटेनरों की बिक्री नहीं होती। इसलिए, नौवहन कंपनियों पर किसी प्रकार का प्रतिबंध नहीं है।

भारतीय पत्तन संघ

- (i) पिछले 5 वर्ष के दौरान पत्तन न्यासों द्वारा केवल 18-20 प्रतिशत “खाली” कंटेनरों का प्रहस्तन किया गया है।
 - (ii) 76 प्रतिशत आयातित कंटेनर लदे होते हैं। “खाली” आयातित कंटेनरों का समानुपात कुल प्रहस्तन किए गए कंटेनरों की तुलना में गिर कर 14 प्रतिशत रह गया है।
 - (iii) पत्तन प्रभार असंतुलों पर कार्रवाई करने के लिए अपने प्रशुल्कों में परिवर्तन नहीं कर सकते।
 - (iv) “खाली कंटेनरों” का प्रहस्तन हल्के उपस्कर द्वारा किया जाता है और हैवी लिफ्ट क्रेन प्रयोग नहीं की जाती। इसलिए, उपस्कर का कम उपयोग सुसंगत मुद्दा नहीं है।
 - (v) निर्यात-आयात संतुलन प्रतिकूल है। इसलिए, पत्तन प्रशुल्क खो देने के भय से प्रशुल्क में वृद्धि करने के पक्ष में नहीं हैं।
7. इस मामले की जांच-पड़ताल के दौरान एकत्रित समग्र सूचना के संदर्भ में निम्नलिखित मुद्दे विचारार्थ उभर कर आए हैं :—
- (i) आईएफसीएम ने यह निष्कर्ष निकालने के लिए कि भारतीय पत्तनों में खाली कंटेनरों की प्रहस्तन लागत कम है, विभिन्न पत्तनों में खाली कंटेनरों की प्रहस्तन लागत की तुलना की है। तथापि, कारगर विश्लेषण के लिए भारत और पड़ोसी देशों में विभिन्न पत्तनों में लदे हुए कंटेनरों और खाली कंटेनरों के बीच दर विभेदक पर विचार किया जाना चाहिए।
 - (ii) वर्ष 1998-99 में सभी भारतीय महापत्तनों से लदे हुए कंटेनरों का आयात 693282 टीईयू था, जबकि निर्यात 865034 टीईयू था। व्यापार में असंतुलन खाली कंटेनरों के प्रहस्तन को प्रमाणित करता है। यह उल्लेखनीय है कि व्यापार-चक्र में न केवल आयात द्वारा खाली कंटेनर लाए जाते हैं, बल्कि निर्यात द्वारा कंटेनर देश से बाहर भी जाते हैं। वर्ष 1998-99 में 272044 टीईयू खाली कंटेनरों का आयात किया गया, जबकि इसकी तुलना में 93027 टीईयू का निर्यात किया गया था।
 - (iii) आईएफसीएम द्वारा स्वीकार किए गए के अनुसार देशीय मेरीन मालवाहक कंटेनर विनिर्माण इकाइयों (जो अब भी प्रचालनरत हैं) की कुल स्थापित क्षमता लगभग 60,000 टीईयू प्रतिवर्ष है। चूंकि, घरेलू बाजार से आपूर्ति स्थिति की तुलना में खाली कंटेनर आयात की जरूरत अधिक है, इसलिए तब तक आयात किया जाता रहेगा, जब तक कि देशीय विनिर्माताओं द्वारा उत्पादित सारे कंटेनरों को नौवहन कंपनियों द्वारा खरीद नहीं लिया जाता है।
 - (iv) एक बार बेच दिए जाने पर कंटेनर नौवहन कंपनी की संपत्ति बन जाता है। नौवहन कंपनियों को अपने कंटेनरों के उपयोग के बारे में निर्णय करना होता है। यह मानते हुए कि नौवहन कंपनियों को भारत में निर्मित कंटेनर आरंभ में अधिक लागत पर खरीदने पड़ सकते हैं, उन्हें व्यापार चक्र के दौरान इन कंटेनरों में से कुछ को खाली लाना पड़ सकता है। ऐसी स्थिति में यदि खाली कंटेनरों पर पत्तन प्रहस्तन प्रभार बढ़ा दिए जाते हैं, जैसा कि आईएफसीएम ने प्रस्ताव किया है, तब नौवहन कंपनियों को घरेलू बाजार में खरीदे गए खाली कंटेनरों के आयात पर अधिक पत्तन प्रभारों का भुगतान करना होगा। भारतीय विनिर्माताओं और विदेशी विनिर्माताओं द्वारा निर्मित कंटेनरों के आयात के लिए अलग-अलग दरें निर्धारित करना उचित नहीं होगा। इसे देखते हुए, व्यापार के आरंभिक चक्र के बाद बाजार नई लागत संरचना के पक्ष में हो जाएगा, जिसके परिणामस्वरूप खाली कंटेनरों पर पत्तन प्रशुल्क में प्रस्तावित वृद्धि के पीछे उद्देश्य को प्राप्त नहीं किया जा सकेगा, क्योंकि नौवहन कंपनियां कंटेनरों की खरीद लागत पर तब भी बचत कर सकेंगी।
 - (v) यदि भारत में निर्मित कंटेनरों की लागत अन्यत्र उपलब्ध कंटेनरों की लागत से अधिक है, तब नौवहन कंपनियां निश्चित ही सस्ती दर पर बेचने वाले देशों से कंटेनर खरीदना चाहेंगी। यदि भारतीय पत्तनों में प्रहस्तन प्रभारों में वृद्धि की जाती है, तब नौवहन कंपनियां कंटेनरों का आयात जारी रखेंगी और पत्तन लागत में वृद्धि को निर्यातकों पर अंतरित कर देंगी, जो कि देश के विदेशी व्यापार के लिए अवरोधक होगा।
 - (vi) किसी भी महापत्तन ने इस भय के कारण कि इसका उनके वर्तमान यातायात पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा, खाली कंटेनरों पर प्रहस्तन प्रभारों में वृद्धि के लिए प्रस्ताव का समर्थन नहीं किया है।
 - (vii) आईएफसीएम के प्रस्ताव का सारांश यह कि घरेलू मालवाहक कंटेनर विनिर्माण उद्योग के हित में खाली कंटेनरों के आयात को हतोत्साहित किया जाए। आवेदक ने खाली कंटेनरों पर वर्तमान पत्तन प्रशुल्कों के न तो औचित्य और न ही वैधता को चुनौती दी है।

8. उपर्युक्त विश्लेषण के संदर्भ में और समग्र ध्यान दिए जाने के आधार पर यह प्राधिकरण एतद्वारा आईएफसीएम द्वारा किए गए अभ्यावेदन को रद्द करता है, क्योंकि यह प्राधिकरण किसी उद्योग के बने रहने से संबंधित समस्याओं के समाधान का मंच नहीं है।

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**NOTIFICATION**

New Delhi, the 1st May, 2000

No. TAMP/15/99-Misc.—In exercise of the powers conferred under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the application made by the Indian Freight Container Manufacturers Association to increase the port charges on import of empty containers as in the Order appended hereto.

SCHEDULE**Case No. TAMP/15/99-Misc.**

**The Indian Freight Container
Manufacturers Association**

...

Applicant

ORDER

(Passed on this 10th day of April 2000)

This case relates to a representation made by the Indian Freight Container Manufacturers Association (IFCMA) against low off-take of newly built indigenous containers. It has been stated that there is an excessive import of empty containers into the country resulting not only in infructuous use of port infrastructure facilities but also hurting the local container manufacturing industry where the capacity utilisation is very poor (estimated to be only 15% in the year 1998-99) because of low off-take of newly built containers.

2.1. It has been pointed that the port handling charges for empty containers at the Indian ports are lower than those levied by nearby ports of Singapore and Colombo thereby providing a built-in incentive for storing empties in India.

2.2. The IFCMA have, therefore, requested for an increase of port handling charges to be at par with neighbouring ports, which will not only result in higher revenue to the ports but also lead to decongestion of the ports, and development of the indigenous industry incidentally.

3. The proposal was circulated to all the Major Ports for their comments. The COPT did not furnish any comments. While many of the remaining 9 ports were against the proposal, the CHPT appeared to be in

favour of the proposal. The CHPT has subsequently clarified that it did not support the proposition of the IFCMA; only, some points were highlighted by it with a suggestion to constitute a High Level Committee comprising representatives of Indian Exporters, IFCMA, Ministry of Commerce and TAMP to arrive at a solution.

4. A reference was also received from the Ministry of Surface Transport (MOST) vide their letter No.PR-24021/58/97-PG dated 9 September 99. The MOST forwarded a copy of d.o. letter dated 5 August 99 received by them from the Ministry of Commerce. The Ministry of Commerce have admitted that raising the port charge may affect the exports adversely but observed that substantial portion of empties import is due to the interest of shipping lines in such imports. They have suggested for the level of port charges on 'new imported empty containers' to the added containers as one of the remedial measures.

5. Subsequently, M/s. Balmer Lawrie Freight Containers Limited has submitted an aide memoire supporting the proposal of the IFCMA.

6. A joint hearing in this case was held on 21 March 2000. During the joint hearing the following points were raised:

Indian Freight Container Manufacturers Association:

- (i). Containers were coming in because there was nothing available here. Now, IFCMA has some containers to supply.
- (ii). IFCMA has brought in new customers for our economy.
- (iii). In view of low rates at ports containers are dumped here by liners.
- (iv). Shipping companies have a right to bring in what they wish. The IFCMA do not challenge that right.
- (v). 3,00,000 empties are coming. Local industries can supply only 50,000. So, traffic of empties will not stop.
- (vi). Ports will lose nothing. If at all, they will gain.
- (vii). 30% of containers coming in are empties.
- (viii). Reducing empties will increase fruitful utilisation of port equipment.
- (ix). All container manufacturers are Export Oriented Units (EOUs) and sell what they manufacture to foreign lines or container leasing companies. Problem in re-positioning empties will be

of no concern to the IFCMA. The lines can have the total discretion to handle it as they please.

- (x). Import of empties is going down because of economy slow down and not due to increase in off-take of their containers.
- (xi). Total installed capacity for manufacturing containers is 1,05,000 TEUs. However, for units which are alive it is only 60,000 TEUs per year.
- (xii). A total of 300,000 TEUs come in. Even if 10% is restricted, local industry will be benefited.
- (xiii). Ports will gain in view of higher tariff. Revenue will increase.
- (xiv). Congestion will reduce. Port equipment will be more fruitfully utilised. Turn-around time will be less. More traffic will be generated.

Balmer Lawrie Freight Containers Limited:

- (i). Discouraging empties will also help in decongesting ports.
- (ii). Incidentally, ports will also gain by higher tariffs.
- (iii). Anti-dumping laws do not apply because there is no 'sale' of empties. The shipping lines are not, therefore, restrained in any way.

The Indian Ports Association:

- (i). In the last 5 years, only 18-20% of containers handled by the Port Trusts are 'empties'.
- (ii). 76% of containers imported are 'loaded'. 'Empties' imported as a proportion of total container handling has dropped to 14%.
- (iii). Ports cannot be altering their tariffs to deal with trade imbalances.
- (iv). 'Empties' are handled by light equipment and not heavy lift cranes. Therefore, under utilisation of equipment is not a relevant issue.
- (v). Export – import balance is unfavourable. Ports are, therefore, not in favour of raising tariffs for fear of losing traffic.

7. With reference to the totality of information collected during the processing of the case, the following points have emerged for consideration:

- (i). IFCMA has compared the cost of handling of empties in various ports to arrive at a conclusion that the cost of handling of empties at Indian ports is lower. However, for effective analysis, the rate differential between the loaded containers and empty containers at various ports in India and the neighbouring countries should be considered.
- (ii). In the year 1998-99, the import of loaded containers through all the Indian Major Ports was 693282 TEUs against an export of 865034 TEUs. The imbalance in trade warrants handling of empty containers. It is to be noted that in the trade cycle not only the empty containers are brought in by way of import but also taken out of the country as export. In the year 1998-99, 272044 TEUs of empties were imported against an export of 93027 TEUs.
- (iii). The total installed capacity of indigenous marine freight container manufacturing units (that are still operating) is around 60,000 TEUs per annum, as admitted by IFCMA. Since the requirement of empties' import is of a higher order than the supply position from the domestic market, the import will continue to be made even if the entire containers manufactured by the indigenous manufacturers is taken up by the shipping lines.
- (iv). Once sold, the containers become the property of the shipping lines. The shipping lines have to decide the utilisation of their containers. Assuming that the shipping lines may procure containers made in India, at a higher initial cost, they have to bring in some of these containers in empty during the trade cycle. In such event, if the port handling charges on empties are increased, as proposed by the IFCMA, the liners have to pay higher port charges on import of empty containers procured in the domestic market also. It may not be proper to prescribe different rates for import of containers manufactured by Indian manufacturers and foreign manufacturers. That being so, after the initial cycle of trade, the market will align to the new cost structure resulting in non-realisation of the objective behind the proposed increase in port tariff on empties, as the liners will still save on the procurement cost of containers.
- (v). If the unit cost of containers made in India is higher than the cost of containers available elsewhere, the shipping lines will definitely prefer purchase of containers from those countries offering cheaper rates. Even if the handling charges at Indian ports are increased, the shipping lines will continue to import the

containers and pass on the increase in port cost to the exporters, which will be detrimental to the country's foreign trade.

- (vi). None of the major ports has supported the proposal for increase in handling charges on empty containers for fear of the adverse impact it will have on the existing traffic.
- (vii). The substance of the proposal of IFCMA is for a disincentive on import of empties in the interest of domestic freight containers manufacturing industry. The applicant has challenged neither the reasonableness nor the legitimacy of the present port tariffs on empty containers.

8. With reference to the analysis given above, and based on a collective application of mind, the Authority hereby rejects the representation made by the IFCMA as the forum of this Authority is not for solving the problems of any industry regarding its survival.

S. SATHYAM, Chairman

[Advt/III/IV/143/2000/Exty.]